Manuale dell’utente di gommoni LodeStar

LodeStar

INFLATABLE INNOVATION

95-8M0006108F

Pagina

Indice

1. Generalità

1.1 Introduzione 3

1.2 Categoria di progettazione 3

1.3 Targhetta con i dati relativi alla capacità 4

1.4 Leggi nazionali 4

1.5 Informazioni generali di sicurezza 4

2. Specifiche, descrizione e funzionalità

2.1 Specifiche 6

2.2 Modello imbarcazione 6

2.3 Numero di passeggeri 6

2.4 Carico utile 6

2.5 Motore fuoribordo 6

2.6 Disegni 7

3. Montaggio e smontaggio

3.0 Pagliolato 8

3.1 Valvole 8

3.2 Dotazione per navigazione a remi 8

3.3 Sedili e panche 8

3.4 Gonfiaggio dei tubolari 9

3.4.1 Ordine di gonfiaggio dei tubolari 9

3.4.2 Ordine di gonfiaggio 9

3.5 Installazione del pagliolato 10

3.6 Installazione dell'air deck 10

3.7 Dotazione per navigazione a remi 11

3.8 Installazione del motore 12

3.9 Sgonfiaggio 12

3.10 Arrotolamento del gommone 12

3.11 Trasporto 13

3.11.1 Alaggio del gommone 13

Pagina

Indice

3.11.2 Traino dell'imbarcazione 13

3.11.2.1 Traino di un gommone 13

3.11.2.2 Traino di un RIB 13

4. Informazioni sulla sicurezza e le procedure

4.0 Importanti informazioni di sicurezza 14

4.1 Lista di controllo prima della messa in funzione 15

4.2 Stabilità e spinta di galleggiamento 15

4.2.1 Posizione dei passeggeri e dei bagagli 15

4.2.2 Navigazione a remi 15

4.2.3 Navigazione a motore 15

4.3 Rischi 17

5. Manutenzione

5.0 Manutenzione generale 18

5.1 Riparazioni 18

5.1.1 Piccole riparazioni 19

5.1.2 Riparazione di perdite d'aria nell'air deck 19

5.1.2.1 Perdita d'aria attraverso foro minuscolo 19

5.1.2.2 Perdita d'aria da lato giuntura dell'air deck 19

5.1.3 Perdita d'aria nel tubolare dovuta a taglio 20

5.2 Rimessaggio invernale 20

6. Dati ambientali

6.1 Scarico sostanze inquinanti 21

6.2 Scarico e smaltimento rifiuti 21

6.3 Velocità consigliate 21

6.4 Rumore eccessivo 21

6.5 Emissioni di scarico 21

7. Condizioni di garanzia 22

1. Generalità

1.1 Introduzione

Questo manuale è stato redatto allo scopo di aiutare a utilizzare l'imbarcazione in condizioni di sicurezza e in modo piacevole. Esso contiene dettagli sull'imbarcazione, gli equipaggiamenti forniti o montati, i rispettivi sistemi, e informazioni sul funzionamento e la manutenzione. Prima di utilizzare l'imbarcazione si prega di leggerlo attentamente e di familiarizzarsi con l'imbarcazione stessa.

Se questa è la prima imbarcazione in dotazione, o se è un tipo di imbarcazione che non risulta familiare, per il comfort e la sicurezza personali, accertarsi di disporre dell'esperienza adeguata per effettuare le manovre e per il funzionamento dell'imbarcazione prima di assumerne il comando. Il concessionario, la federazione nautica nazionale o il circolo nautico sono in grado di indirizzare verso scuole locali o istruttori competenti.

☝ **In questo manuale si utilizzano i seguenti avvisi di sicurezza per richiamare l'attenzione su speciali norme di sicurezza da osservare.**

⚠ avvertenza

AVVERTENZA - indica una situazione di potenziale pericolo che, se non evitata, può causare infortuni gravi o mortali.

⚠ pericolo

PERICOLO - indica una situazione di pericolo imminente che, se non evitata, causerà infortuni gravi o mortali.

⚠ attenzione

ATTENZIONE - indica una situazione di potenziale pericolo che, se non evitata, può causare infortuni o danni di lieve entità. Può essere usata anche per indicare pratiche poco sicure.

TENERE QUESTO MANUALE IN UN POSTO SICURO E CONSEGNARLO AL NUOVO PROPRIETARIO IN CASO DI VENDITA DELL'IMBARCAZIONE.

1.2 Categoria di progettazione

Categoria A – "In alto mare". Imbarcazioni progettate per viaggi in cui la forza del vento può essere superiore a 8 (scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde fino a 4 m, unità da diporto ampiamente autosufficienti.

Categoria B – "Al largo". Imbarcazioni progettate per crociere d'altura in cui la forza del vento può essere superiore a 8 (scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde può raggiungere i 4 m.

Categoria C – "In prossimità della costa". Imbarcazioni progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, laghi e fiumi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere i 2 m.

Categoria D – "Acque protette". Imbarcazioni progettate per crociere su piccoli laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,5 m.

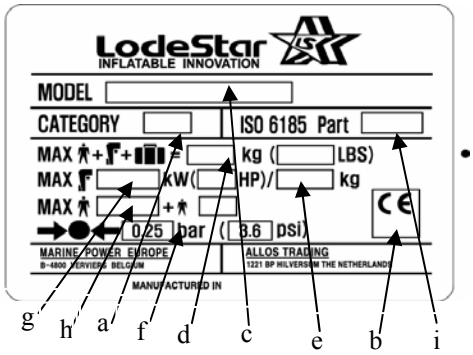
☝ L'imbarcazione in dotazione rientra nella Categoria di progettazione **B, C o D,** a seconda del modello (Tabella 2.1).

⚠ avvertenza

Se questa imbarcazione viene utilizzata nelle vicinanze di un'imbarcazione d'appoggio in mare aperto, prendere le necessarie precauzioni. Rimanere sempre in contatto con l'imbarcazione d'appoggio.
Indossare sempre il giubbotto di salvataggio.

1.3 Targhetta con i dati relativi alla capacità

La targhetta con i dati relativi alla CAPACITÀ del fabbricante è situata all'interno dello specchio di poppa dell'imbarcazione.



a - Categoria di progettazione dell'imbarcazione – vedere la Tabella 2.1
b - Targhetta di certificazione CE
c - Numero del modello
d - Capacità di carico massima - persone + motore fuoribordo + serbatoio e accessori
e - Peso fuoribordo massimo
f - Pressione delle camere d'aria
g - Potenza massima fuoribordo
h - Numero massimo di persone
i - ISO 6185 parte I-III

1.4 Leggi nazionali

Prima di prepararsi al varo del gommone LodeStar, controllare le eventuali restrizioni nell'ambito della normativa locale in relazione all'uso previsto per l'imbarcazione. Possono infatti vigere: restrizioni relative alla navigazione, limiti di velocità, restrizioni sull'uso di motori fuoribordo o sull'inquinamento acustico, ecc.

1.5 Informazioni generali di sicurezza

☝ Consigli per una navigazione sicura.

Per una navigazione piacevole e sicura, è importante apprendere le restrizioni e i regolamenti nazionali e locali e tenere in considerazione i seguenti suggerimenti.
Uso di mezzi salvagente e di galleggiamento personale. La legge richiede che a bordo dell'imbarcazione siano disponibili e accessibili mezzi salvagente e di galleggiamento personale omologati, di taglia adeguata, per ciascun passeggero.
Non sovraccaricare l'imbarcazione. Per la maggior parte delle imbarcazioni è previsto un carico massimo (consultare la targhetta con i dati relativi alla capacità). In caso di dubbi, consultare il concessionario o il produttore dell'imbarcazione.
Eseguire i controlli per la sicurezza e gli interventi necessari di manutenzione. Seguire un programma di manutenzione regolare e assicurarsi che tutte le riparazioni siano eseguite in modo corretto.
Familiarizzarsi con tutte le leggi e i regolamenti nautici relativi alle acque navigabili e impegnarsi al loro rispetto.

☝ Assicurarsi che tutti gli occupanti siano seduti correttamente. Non consentire ad alcuno di sedersi o sostare su parti dell'imbarcazione non adibite a tale scopo, in particolare sugli schienali, sulle frisate, sullo specchio di poppa, a prua, sui ponti, su sedili da pesca rialzati o girevoli, o in qualsiasi punto dal quale si può rischiare di cadere o essere scaraventati fuoribordo in caso di accelerazione o frenata improvvisa, perdita di governo o movimento inaspettato dell'imbarcazione.

☝ Non utilizzare l'imbarcazione sotto l'influenza di alcolici o sostanze stupefacenti (è vietato dalla legge). L'uso di alcool o di sostanze stupefacenti compromette la capacità di giudizio e riduce drasticamente i riflessi.
Addestrare altre persone a manovrare l'imbarcazione e il motore. Fornire istruzioni di base ad almeno un'altra persona a bordo in merito all'avviamento e al funzionamento del motore fuoribordo e dell'imbarcazione, qualora debba sostituire il timoniere in caso di emergenza.

☝ Imbarco di passeggeri. Spegnere sempre il motore durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, o ogniqualvolta vi sono astanti in prossimità della poppa. Mettere il fuoribordo in folle non è sufficiente. Mantenere sempre un elevato grado di attenzione. La legge richiede che il timoniere dell'imbarcazione sia sempre vigile con la vista e l'udito. La visuale del timoniere non deve essere ostruita in alcun modo, in particolare davanti all'imbarcazione. La visuale del timoniere non deve essere ostruita da passeggeri, carico o sedili da pesca quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo.

☝ Non mantenere mai l'imbarcazione direttamente dietro a persone impegnate in sci nautico, in quanto potrebbero cadere ed essere travolti dall'imbarcazione. Come monito, si tenga a mente che un'imbarcazione procedente a 40 km/h (25 mph) investirebbe uno sciatore a 61 m (200 ft) di distanza in 5 secondi. Prestare attenzione agli sciatori caduti in acqua. Se l'imbarcazione viene usata per sci acquatico o attività simili, fare in modo che durante il recupero gli sciatori caduti in acqua si trovino sempre lateralmente rispetto al timoniere dell'imbarcazione. Il timoniere non deve mai perdere di vista lo sciatore e non deve mai procedere in retromarcia in direzione dello sciatore o di altre persone in acqua.
Denunciare eventuali incidenti.

Modello	Categoria di progettazione CE	DIMENSIONI NELL'IMBALLAGGIO (cm)		Carico massimo (kg)	Potenza massima (kW)	Potenza massima (HP)	Peso massimo del motore	N. massimo di persone	Numero di camere d'aria	Lunghezza (cm)	Larghezza (cm)	Diametro tubolare (cm)	Il peso include solo i remi (Kg) Peso brochure
		TELO GOMMATO	PAGLIOLATO										
Quick Roller 190	D	90*52*24	-	276	2	2,5	18	2	2+1	190	120	34	17
Quick Roller 230	D	90*55*24	-	325	3	3,5	18	3	2+1	230	137	35	22
Ultra Light 195	D	90*40*25	-	350	2	2,5	18	2	2+1+1	195	136	40	21
Ultra Light 220	D	100*70*25	-	376	3	3,5	18	3	2+1+1	220	143	40	25
Ultra Light 250	D	100*60*26	-	422	4	5	26	3	2+1+1	250	143	40	27
NSA 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	30
NSA 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	33
NSA 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	35
NSA 320	C	110*60*35	-	532	11	15	55	5	3+1+1	320	151	40	38
NS 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1	230	143	40	34
NS 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1	260	143	40	42
NS 290	D	100*53*25	82*60*12	474	7	10	42	4	3+1	290	143	40	50
NS 320	C	110*60*26	88*60*12	532	11	15	55	5	3+1	320	151	40	52
NS 350	C	127*68*30	102*63*12	700	19	25	75	6+1	3+1	350	181	47	71
NS 380	C	127*70*30	102*63*12	760	22	30	85	7	3+1	380	181	47	76
NS 430	C	137*70*45	113*71*14	980	22	30	85	9	4+1	430	196	50	93
NSA 3D-V 230	D	100*60*28	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	30
NSA 3D-V 260	D	100*70*30	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	33
NSA 3D-V 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	35
TriMAX 3D-V 320	D	110*65*35	-	532	11	15	55	5	3+2+2	320	151	40	48
TriMAX 3D-V 350	C	127*68*35	-	700	19	25	75	6+1	3+2+2	350	181	47	62
TriMAX 3D-V 380	C	127*70*35	-	760	22	30	85	7	3+2+2	380	181	47	68
TriMAX 3D-V 430	C	142*75*40	-	980	30	40	110	9	4+2+2	430	196	50	90
TriMAX ALU 320	C	110*65*35	87*60*12	532	11	15	55	5	3+1+2	320	151	40	62
TriMAX ALU 350	C	127*70*35	102*68*12	700	19	25	75	6+1	3+1+2	350	181	47	82
TriMAX ALU 380	C	127*70*40	106*68*14	760	22	30	85	7	3+1+2	380	181	47	88
TriMAX ALU 430	C	142*75*45	106*68*14	980	30	40	110	9	4+1+2	430	196	50	104
TriMAX ALU 530	C	154*75*50	135*72*17	1350	37	50	115	12+1	5+1+2	530	229	60	154
Hypalon 230	D	100*60*26	-	376	4	5	26	3	2+1+1	230	143	40	31
Hypalon 260	D	100*70*28	-	422	4	6	26	3	2+1+1	260	143	40	34
Hypalon 290	D	100*53*40	-	474	7	10	42	4	3+1+1	290	143	40	36
RIB 260 aperto	D	215*100*45	-	444	4	6	26	3+1	2	260	149	40	52
RIB 310 aperto	C	240*105*45	-	528	7	10	42	5	2	310	149	40	61
RIB 330 aperto	C	250*105*45	-	565	11	15	55	5+1	3	330	159	40	69
RIB 360 aperto	C	300*110*58	-	700	19	25	75	6	3	360	170	46	74
RIB 430 aperto	C	320*110*53	-	980	22	30	85	8	4	430	180	47	86
Console RIB 470	C	-	-	750	30	40	115	7	5	470	200	49	237
Console RIB 520	C	-	-	850	45	60	125	8	5	520	214	55	250
Console RIB 600	C	-	-	1000	97	130	180	10	5	600	240	55	435

2. Specifiche, descrizione e caratteristiche

2.1 Specifiche

Dichiarazione di conformità: i modelli Quickroller 190-230, Ultra Light 195-220-250, NSA 230 e NS 230 non rientrano nell'ambito della Direttiva europea 94/25 CE sulle imbarcazioni da diporto e pertanto non possono essere certificati conformi a tale direttiva. Tuttavia tali modelli sono conformi a tutti i requisiti della suddetta direttiva, nonché a quelli delle norme ISO 6185.

2.2 Modello imbarcazione

Trattasi di imbarcazione che assume la propria forma e acquista resistenza e capacità di galleggiamento dopo essere stata gonfiata con aria. Il gommone è progettato per piccole crociere in acque protette e aperte, a seconda della categoria di progettazione (consultare il paragrafo 2.1).
Per "modello QR" si intende un gommone con pagliolato gonfiabile. È leggero e facile da stivare.
Per "modello UL" si intende un gommone con pagliolato gonfiabile e chiglia gonfiabile separata. È leggero e facile da stivare.
Per "modello NS" si intende un gommone con pagliolato di legno o alluminio o con struttura a nido d'ape e chiglia gonfiabile.
Per "modello NSA" si intende un gommone con pagliolato gonfiabile e chiglia gonfiabile separata o una struttura integrata chiglia-pagliolato gonfiabile (3D-V), a seconda delle caratteristiche tecniche.
Per "modello TriMAX" si intende un gommone con due tubolari supplementari (per alta velocità) sotto i tubolari principali, in alluminio o dotata di struttura integrata chiglia-pagliolato gonfiabile (3D-V).
Per "modello RIB" si intende un gommone rigido. Queste imbarcazioni sono dotate di carena rigida rinforzata in vetroresina e di un collare gonfiabile, che avvolge i tubolari.

2.3 Numero di passeggeri

⚠ avvertenza

Non superare il numero massimo di passeggeri raccomandato. Indipendentemente dal numero di passeggeri a bordo, il peso totale (passeggeri + equipaggiamento) non deve mai superare il carico massimo raccomandato. Utilizzare sempre i sedili/gli spazi per sedersi previsti.

2.4 Carico utile

⚠ avvertenza

Non superare mai il carico massimo previsto per l'imbarcazione. Caricare sempre con cura l'imbarcazione, distribuendo opportunamente i pesi per mantenere l'assetto previsto in sede di progetto (approssimativamente in piano). Evitare di sovraccaricare la prua.

2.5 Motore fuoribordo

La potenza massima del motore di questa imbarcazione è indicata nella Tabella 2.1 di questo manuale.

⚠ pericolo

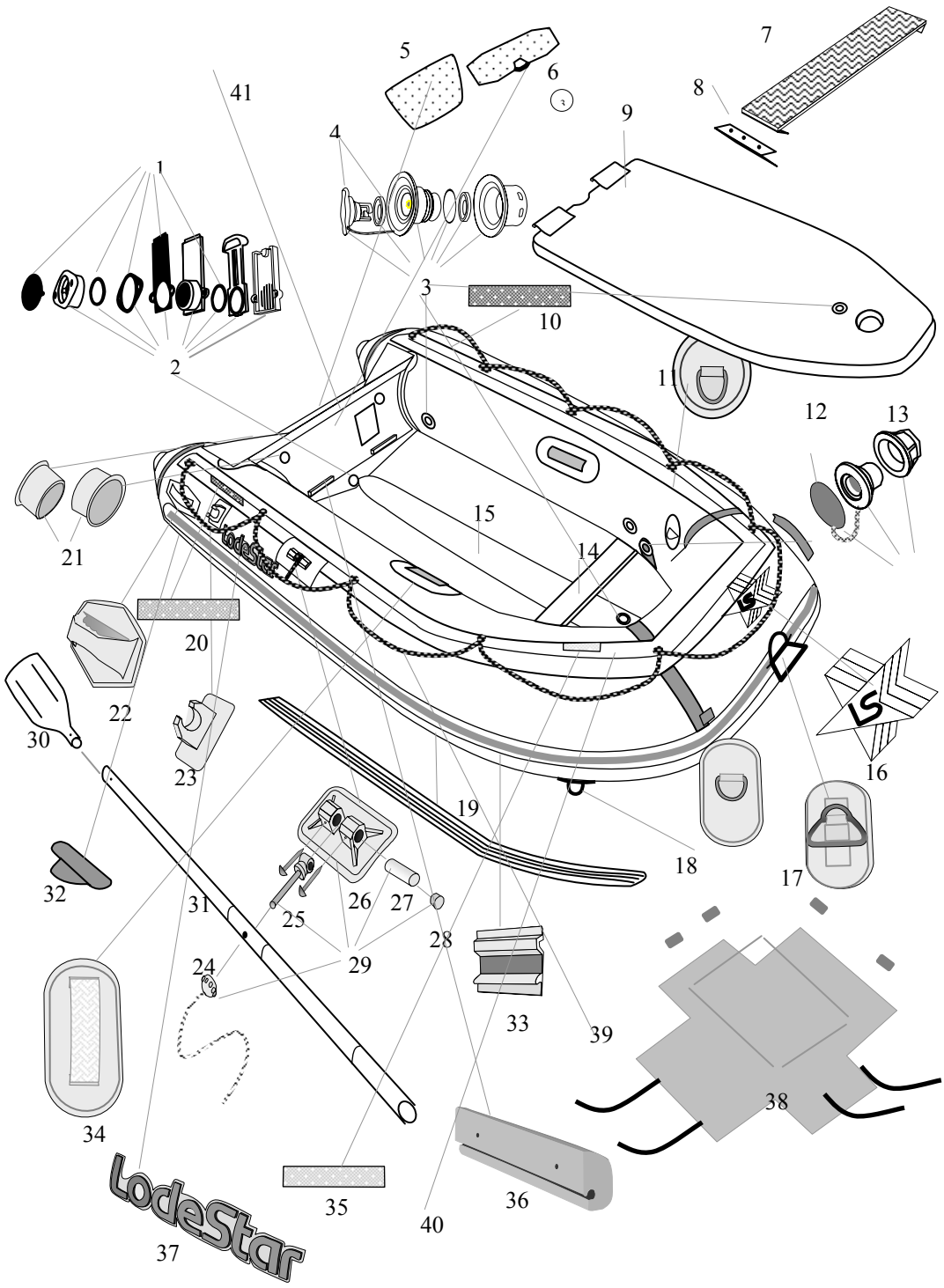
L'eccessiva potenza può provocare infortuni gravi o mortali e/o danni all'imbarcazione.

Le istruzioni per l'installazione e il funzionamento del motore fuoribordo sono al capitolo 3 di questo manuale.

⚠ pericolo

È possibile perdere il controllo dell'imbarcazione quando si utilizza il motore alla massima velocità. In tal caso possono verificarsi incidenti. LodeStar declina ogni responsabilità per tali incidenti.

2.6 Vista esplosa



1-2 gruppo tappo di scarico
3-4 valvole
5 targhetta del motore
6 piastra di appoggio motore
7 sedile per voga
8 gancio sedile
9 pavimento d'aria/air deck
10 nastro riflettente rosso
11 disco anello a D per sollevamento
12-13 valvola di sovrapressione / sicurezza
14 tavola reggispinta
15 chiglia gonfiabile
16 logo Star
17 maniglia a D per alaggio
18 occhiello per traino
19 bottazzo della chiglia
20 nastro rifl. verde
21 fori di sollevamento / antifurto
22 maniglia di sollevamento
23 fermo per il remo
24 bussola scalmo
25-29 scalmo
30-31 remo
32 calcagnolo
33 bottazzo
34 tela per sedile
35 nastro rifl. bianco
36 battagliola specchio di poppa
37 logo LodeStar
38 borsone da trasporto
39 cima di sicurezza
40 intelaiatura antiinarcamento
41 specchio di poppa

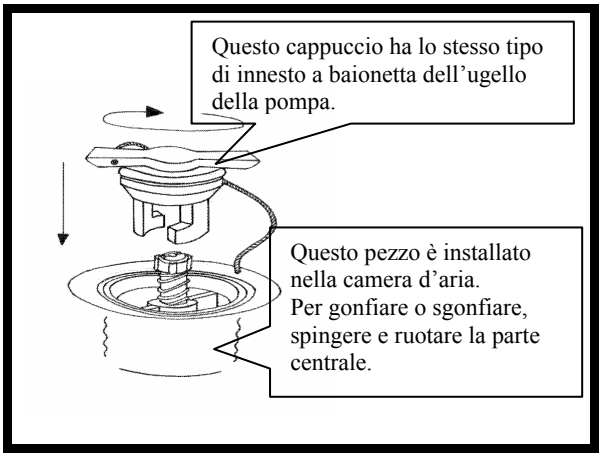
3. Montaggio e smontaggio

3.0 Pagliolato

I gommoni LodeStar dotati di pagliolato gonfiabile o non gonfiabile devono essere utilizzati solo dopo che tale pagliolato è stato installato opportunamente. L'uso dell'imbarcazione senza il pagliolato fornito in dotazione comporta rischi per la sicurezza e disagi; inoltre può provocare danni all'imbarcazione. Per l'installazione del pagliolato, consultare i paragrafi 3.5 e 3.6.

3.1 Valvole

Le valvole LodeStar sono state progettate appositamente per un uso sicuro e confortevole.
Le valvole sono piatte, per un maggiore comfort e per prevenire danni all'imbarcazione


Questo cappuccio ha lo stesso tipo di innesto a baionetta dell'ugello della pompa.
Questo pezzo è installato nella camera d'aria.
Per gonfiare o sgonfiare, spingere e ruotare la parte centrale.

Funzionamento della valvola:

- Estrarre il cappuccio esterno. La valvola è chiusa quando la vite centrale è nella posizione superiore.
- Per **aprire** la valvola, appoggiare il dito al centro della valvola e spingere la vite centrale verso il basso, ruotando il dito di ¼ di giro in **senso antiorario** fino a quando la vite non si blocca.
- Per **chiudere** la valvola, spingere la vite e ruotare il dito di ¼ di giro in **senso orario** fino a quando la vite non risale.

Collegamento della pompa:

Posizionare la parte terminale (la parte che deve essere ruotata) della pompa sulla valvola.

- Girare a destra (in senso orario) e iniziare a pompare.
- Continuare ad azionare la pompa finché non entra più aria nel gommone (vedere sopra).
- A questo punto rimuovere la pompa.
- Accertarsi di montare nuovamente il cappuccio di protezione (protezione dallo sporco e anti danneggiamento).

Accertarsi che non vi siano fughe di aria vicino alla valvola.
In caso di fuga d'aria:

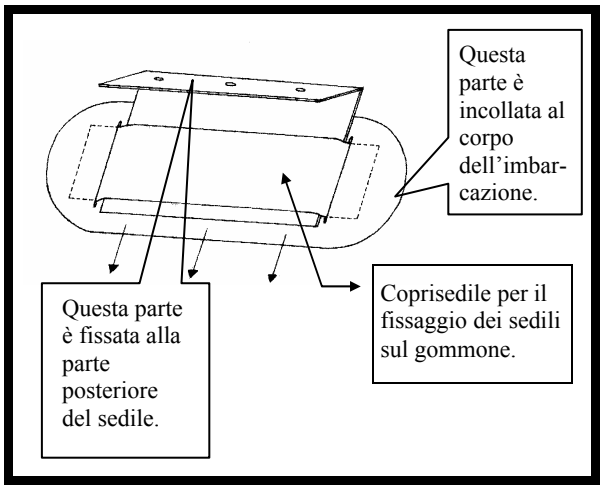
- Prendere la chiave della valvola, qualora ve ne sia una allegata al kit di riparazione.
- Introdurre la chiave nella valvola e ruotare la chiave in senso orario.
- Se la fuga d'aria persiste, informare il proprio concessionario locale e verificare le condizioni della garanzia.
- Impugnare la parte posteriore della valvola e ruotare con la chiave lo stelo della valvola a sinistra (in senso antiorario). Rimuovere lo stelo della valvola.
- Ispezionare la valvola per verificare se è danneggiata
- In tal caso (consultare le condizioni di garanzia al capitolo 8), consegnare la valvola difettosa dal concessionario. **Al cliente verrà consegnata una valvola nuova.**
- Reinstallare e lubrificare lo stelo della valvola con silicone o una soluzione di acqua e sapone (allo scopo di facilitare l'installazione).

3.2 Dotazione per navigazione a remi

Assieme all'imbarcazione vengono forniti due remi o pagaie.
Per facilitare il trasporto, i remi possono essere smontati in 4 pezzi.
I remi devono essere utilizzati negli appositi scalmi.

3.3 Sedili e panche

Per un maggiore comfort durante l'uso del gommone, è possibile installare come optional un salsicciotto pneumatico, da utilizzare come panca/sedile.
Se il gommone è dotato di un sedile separato e un "coprisedile" sui tubolari, è possibile installare la panca come illustrato nella seguente figura.


Questa parte è incollata al corpo dell'imbar-cazione.
Coprisedile per il fissaggio dei sedili sul gommone.
Questa parte è fissata alla parte posteriore del sedile.

Occorre installare il sedile prima di completare il gonfiaggio dell'imbarcazione.

3.4 Gonfiaggio del tubolare

Un corretto gonfiaggio e sgonfiaggio è essenziale per la lunga durata del gommone.

Per gonfiare il gommone, srotolarlo sul pavimento. Rimuovere qualsiasi oggetto appuntito dal luogo prescelto per il montaggio del gommone.

- Se il gommone è stato appena tolto dall'imballaggio, controllare che siano presenti tutti i pezzi.
- Controllare che le valvole siano chiuse. Per fare ciò basta inserire il dito nella valvola, spingere indentro il bottoncino grigio o rosso e ruotare a destra di uno scatto.
- Se il bottone salta un poco in su, è possibile immettere aria nel gommone.
- Per fare uscire l'aria dal gommone ruotare il bottone a sinistra.
- Prendere la pompa in dotazione. Spingere l'ugello con il pezzo terminale sulla valvola e ruotare verso destra. In tal modo la pompa sarà fissata ermeticamente alla valvola.
- Gonfiare quanto basta a dare al gommone una certa forma.

Gonfiare le camere d'aria in modo uniforme, per evitare di danneggiare le paratie di separazione delle camere stesse.

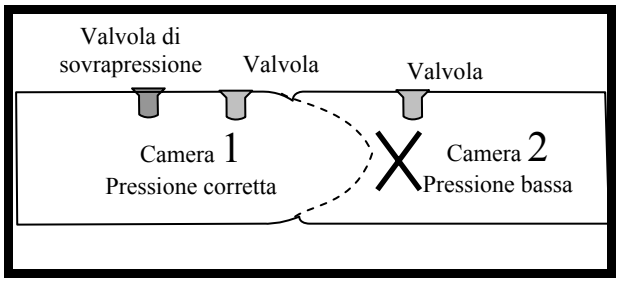
3.4.1 Ordine di gonfiaggio dei tubolari:

Gonfiare il gommone con il seguente ordine, salvo indicazioni diverse riportate sull'etichetta vicina alle valvole:
1. camere anteriori (se applicabile);
2. camere laterali;
3. camera d'aria sul fondo barca (se applicabile);
4. camera della chiglia (se applicabile). Gonfiare la camera della chiglia sempre per ultima.

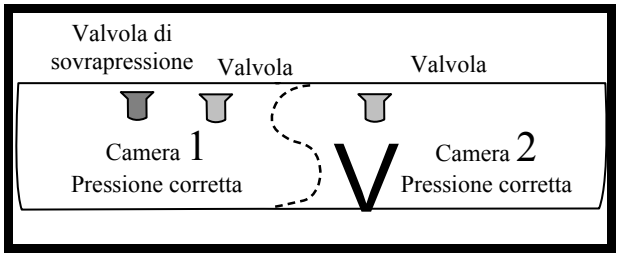
3.4.2 Ordine di gonfiaggio

Fase **1**: togliere il cappuccio rosso dalla valvola di sovrapressione. Gonfiare la camera **prima con la valvola di sovrapressione**, quindi
Fase **2**: la camera o le camere rimanenti (vedere lo schema dell'ordine di gonfiaggio stampigliato vicino alle valvole).
Gonfiare quanto basta per far sì che il gommone prenda forma, ma non gonfiare completamente il tubolare.

Fase **3**: gonfiare la camera con la valvola di sovrapressione fino a quando non inizia a perdere aria,



quindi
Fase **4**: gonfiare le camere rimanenti, nell'ordine corretto, fino a quando la valvola di sovrapressione non inizia a perdere di nuovo.



Se la procedura di gonfiaggio è stata effettuata nell'ordine corretto, il gommone ha la pressione giusta e **il tessuto vicino alle paratie non è distorto.**
Fase **5**: mettere nuovamente il cappuccio rosso sulla valvola di sovrapressione.

Non superare mai questi valori!
Gonfiare il gommone ad una pressione massima di 0,33 bar = 4.8 PSI = 33 kPa e ad una pressione minima di 0,28 bar = 4.1 PSI = 28 kPa
Gonfiare la chiglia a una pressione massima di 0,4 bar
Gonfiare il fondo ad alta pressione fino a un massimo di 0,8

⚠ avvertenza

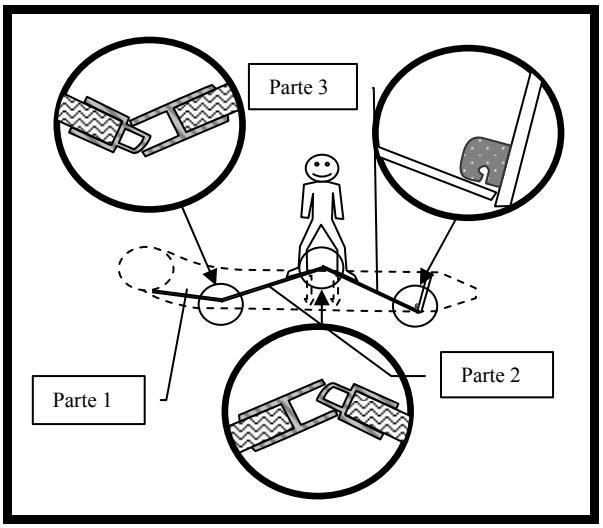
Il gonfiaggio eccessivo può provocare danni strutturali al gommone. **Quando il gommone non è in acqua,** evitare di esporlo direttamente ai raggi del sole, perché il riscaldamento dell'aria contenuta nei tubolari ne provoca l'espansione, con conseguente danneggiamento del gommone (qualora non sia dotato della valvola di sicurezza, utilizzata correttamente).

☝ Non fare uso di compressori meccanici per gonfiare il gommone. La pompa in dotazione consente di gonfiare il gommone esattamente alla pressione giusta.

3.5 Installazione del pagliolato

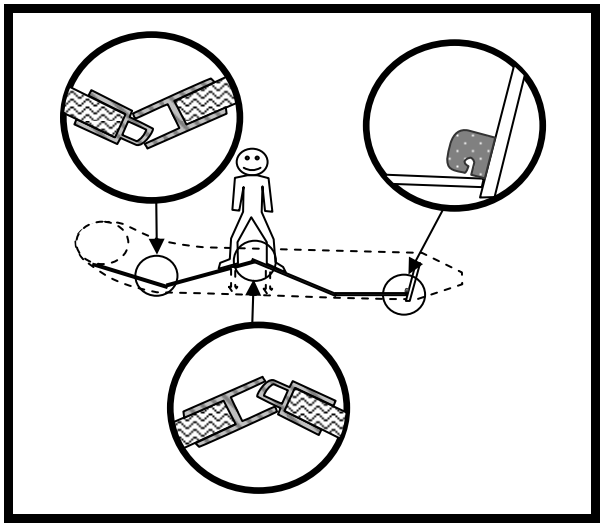
Istruzioni per l'installazione del pagliolato nei modelli NS e TriMAX Alu LodeStar:

- Gonfiare il gommone, compresa la camera d'aria della chiglia (consultare il paragrafo relativo al gonfiaggio).
- Verificare che non vi siano pezzi dei tubolari che aderiscono tra loro.
- Aprire la valvola della camera d'aria della chiglia e sgonfiare per circa 2/3.
- Disporre la sezione anteriore (tavola di prua 1) del pagliolato il più a prua possibile. Accertarsi che il foro sul fondo sia esattamente al di sopra della valvola della camera d'aria della chiglia.
- Mettere la parte 2 nel gommone. Allineare le due parti del pagliolato.
- Prendere la parte 3 e infine la parte 4 del pagliolato e formare un "ponte" con la parte 2 e la 3.



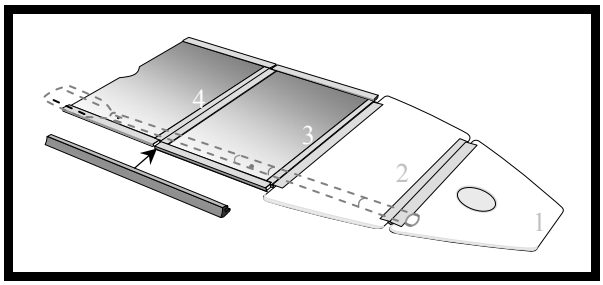
- Spingere le due parti in basso, verso il fondo del gommone.
- Gonfiare la chiglia con circa 5-10 pompate. A questo punto il pagliolato risulta in piano.
- Sgonfiare completamente i tubolari laterali del gommone e installare i trincarini di alluminio (non sul modello NS 230).

☝ Con più di 3 pagliolati, formare un ponte fra il secondo e il terzo pagliolato (visti dallo specchio di poppa).
La numerazione dei pagliolati parte dalla prua.



Installazione del trincarino di alluminio

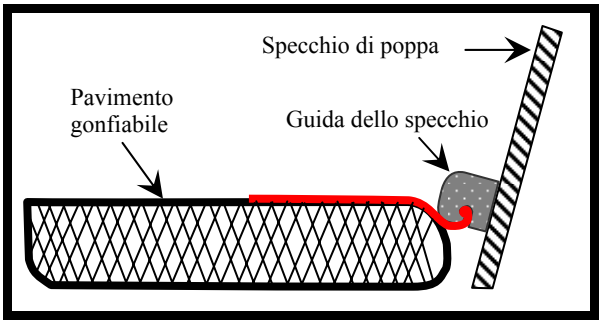
Dopo l'installazione dei pagliolati, introdurre i trincarini nei lati del pavimento.



☝ Per facilitare l'installazione dei trincarini è consigliabile mettere un remo (o una pagaia) sotto il fondo del gommone. In tal modo si sollevano i pagliolati in PVC; per facilitare l'accesso quando si posizionano i trincarini sui lati del pavimento.

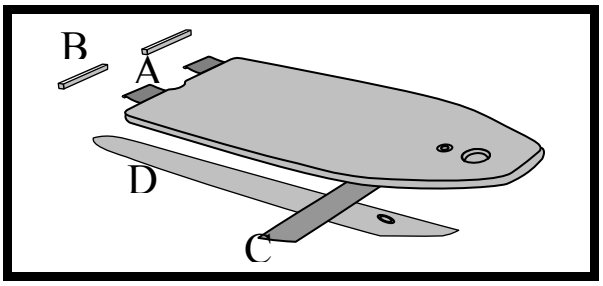
3.6 Pagliolato gonfiabile ad alta pressione

Se si gonfia completamente l'air deck, esso viene spinto automaticamente sotto il tubolare e rimane bloccato in tale posizione. Nella parte posteriore del gommone vi sono due guide fissate contro lo specchio di poppa. Per fissare il pavimento allo specchio di poppa, occorre far scivolare le linguette fissate alla parte posteriore del pavimento attraverso la guida (vedere più avanti).



☝ Per i LodeStar sono previsti due tipi di pagliolato gonfiabile.

Tipo 1: modelli NSA. Si tratta di pagliolato gonfiabile piatto, con chiglia gonfiabile separata e tavola reggispinta:

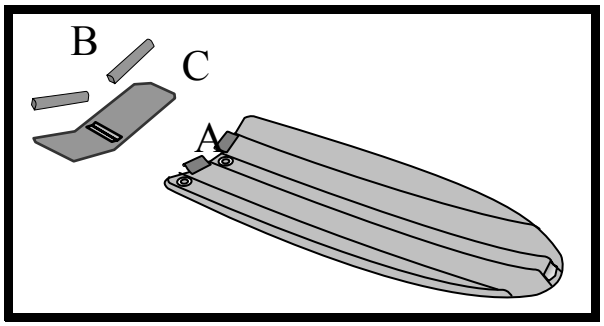


1. Inserire le linguette A del lato di poppa del pavimento nella guida B dello specchio di poppa
2. Installare la tavola reggispinta C nel punto più verso prua dei tubolari di sinistra e di destra. La tavola reggispinta deve essere messa sotto il pavimento d'aria e sopra alla chiglia D, sul punto rinforzato che si trova all'interno, di fronte ai tubolari.
3. Mettere il pavimento d'aria D sgonfio sul fondo del gommone gonfiato (NON gonfiare la chiglia). Accertarsi che il foro cada esattamente in corrispondenza della parte superiore della valvola della chiglia.

- Gonfiare il pagliolato gonfiabile a circa il 50% della pressione d' aria prevista.
- Spingere i lati del pagliolato il più possibile sotto i tubolari.

4. Gonfiare il pavimento d'aria tra 700 mbar e 825 mbar.
Si raccomanda di utilizzare la pompa LodeStar a doppia azione (e) per il gonfiaggio del pavimento d'aria. NON utilizzare un compressore a meno che non sia dotato di un riduttore di pressione regolato a 825 mbar.
5. Gonfiare la chiglia.
6. Chiudere le valvole, applicandovi i tappi e ruotandoli a destra.

Tipo 2: modelli 3D-V. Si tratta di pagliolato gonfiabile con funzione di chiglia integrata e tavola reggispinta:



1. Inserire la tavola reggispinta pieghevole C sul retro del gommone e spingerla verso lo specchio di poppa.
2. Inserire le linguette A del lato di poppa del pavimento nella guida B dello specchio di poppa.
3. Gonfiare il gommone a circa il 25% della pressione d'aria prevista.
4. Sistemare il pavimento 3D-V, gonfiato a una pressione del 25%, sul fondo del gommone.
Accertarsi che la sezione del fondo/chiglia sia nel centro del gommone.
Spingere i lati del pagliolato il più possibile sotto i tubolari.
5. Gonfiare completamente il gommone (fare riferimento al paragrafo 3.4 per la procedura corretta di gonfiaggio del gommone).
6. Quindi gonfiare completamente il pagliolato gonfiabile integrato.

3.7 Dotazione per navigazione a remi

La dotazione di serie dei gommoni LodeStar comprende le pagaie o i remi, scalmi, e un sedile per remare.

- Accertarsi che il sedile sia installato correttamente (paragrafo 3.3).
- Per installare i remi negli scalmi, posizionarli sopra alle spine degli scalmi.
- Per evitare di perdere i remi, inserire il coperchio sullo scalmo.
- Quando non si utilizzano i remi, sistemarli negli appositi fermi, sulle fiancate del gommone.

☝ Occorre tenere sempre in considerazione le condizioni dell'acqua prima di utilizzare il gommone con i remi o un piccolo fuoribordo, poiché la potenza dell'imbarcazione potrebbe non essere sufficiente per superare le correnti delle maree, dei mari aperti, di piccoli canali, oppure di acque poco profonde.

3.8 Installazione del motore

Navigazione a motore.

⚠ pericolo

L'eccessiva potenza può provocare **infortuni gravi o mortali e/o danni all'imbarcazione.**

L'utilizzo di un fuoribordo che eccede i limiti massimi di potenza dell'imbarcazione può:
1) causare un governo difficile e/o problemi di stabilità;
2) appesantire eccessivamente lo specchio di poppa, alterando le caratteristiche di galleggiamento dell'imbarcazione previste in sede di progetto;
3) provocare la rottura del gommone, in particolare intorno alla zona dello specchio di poppa.

Per la massima potenza utilizzabile del motore, consultare il paragrafo 2.1.

UTILIZZARE L'INTERRUTTORE DEL CAVO SALVAVITA. Questo interruttore provoca l'arresto del motore qualora, per qualsiasi motivo, il timoniere perda il controllo del gommone (capitolo 4).

Montaggio del motore:

- Accertarsi di avere una postura sicura e stabile.
- Sbloccare il motore per consentirne la rotazione e montare il motore sullo specchio di poppa.
- Il motore, per funzionare correttamente, deve trovarsi al centro dello specchio di poppa.
- Avvitare bene le staffe sulla poppa.

Posizione del fuoribordo

Il fuoribordo deve essere installato in modo tale che nel corso della marcia normale risulti posizionato verticalmente rispetto all'acqua.
In tal modo la "piastra di cavitazione", situata sulla parte inferiore del fuoribordo, è orizzontale nell'acqua quando il gommone è in posizione normale.

Avviamento del motore

- Varare il gommone.
- Bloccare il motore nella posizione abbassata.
- Assumere una posizione stabile e mettere in moto il motore.
- Evitare di procedere a velocità elevata quando si procede con il gommone in retromarcia, a rischio di ingresso di acqua nel gommone dallo specchio di poppa.

Prima di mettere in acqua il gommone: verificare che il tappo di scarico dell'acqua nello specchio di poppa sia inserito.

3.9 Sgonfiaggio

Informazioni generali:

NOTA: il gommone deve essere lavato e asciugato prima di essere arrotolato per il rimessaggio.
Rimuovere tutta la sabbia e i detriti che possono essere rimasti nel tessuto.

Quando si sgonfia il gommone, non sgonfiare completamente una sola camera.
Sgonfiare uniformemente tutte le camere; ciò per evitare di danneggiare le paratie del gommone.

Per sgonfiare il gommone:

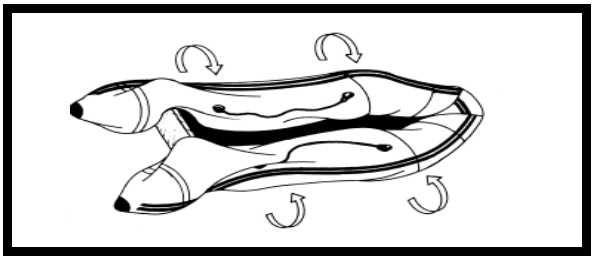
- Posizionare il gommone su una superficie piana.
- Inserire il dito nella valvola e ruotare verso destra (per il funzionamento delle valvole, consultare il paragrafo 5.2).
- Lasciar fuoriuscire l'aria da tutte le camere.
- Accertarsi che la parte interna della valvola rimanga aperta (per consentire la fuoriuscita dell'aria durante l'arrotolamento).
- Premere uniformemente su tutto il gommone per far uscire quanta più aria possibile.

Se si sgonfia e si mette in rimessaggio il LodeStar, è possibile lasciare il pagliolato gonfiabile così come installato, facendo semplicemente fuoriuscire l'aria e arrotolando il gommone.

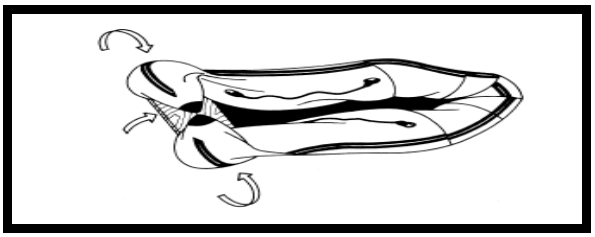
3.10 Arrotolamento del gommone

- Posizionare il gommone su una superficie piana.
- Togliere i pagliolati in PVC, se applicabile.

- Piegare l'imbarcazione fino alla metà, in modo che la larghezza del gommone corrisponda allo specchio di poppa.



- Portare i coni della parte posteriore delle camere d'aria laterali nella parte centrale dello specchio di poppa.



- Piegare in avanti lo specchio di poppa. In tal modo si favorisce la fuoriuscita dell'aria. Accertarsi che tutte le valvole siano nella posizione di apertura.
- Arrotolato in questo modo, il gommone può essere introdotto nell'apposita confezione (sacco) per il trasporto, in dotazione.

☝

Se si preferisce tenere i remi nello stesso sacco del gommone, fare attenzione a evitare che i remi danneggino il sacco stesso. Inserire prima le parti rotonde dei remi.

3.11 Trasporto

3.11.1 Alaggio del gommone

Accertarsi che non vi siano oggetti aguzzi nel punto in cui si desidera alare il gommone.
Provare a utilizzare le impugnature per sollevare l'imbarcazione, anziché le cime.

3.11.2 Traino del gommone

☝ Se il gommone viene trainato da un'altra imbarcazione, deve essere vuoto. Rimuovere il fuoribordo, il serbatoio e le dotazioni.

⚠ avvertenza

- Non trainare l'imbarcazione se ci sono passeggeri a bordo.
- Controllare frequentemente la cima di traino.
- Controllare frequentemente le condizioni di traino e soprattutto che l'imbarcazione non imbarchi acqua.

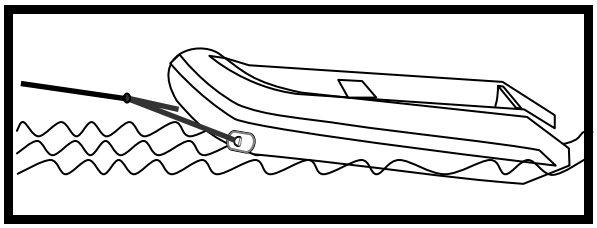
3.11.2.1 Traino di un gommone

☝

IMPORTANTE: non utilizzare la maniglia dell'anello di prua per il traino, l'ancoraggio o l'ormeggio.

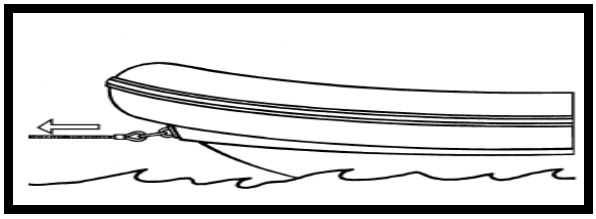
Utilizzare per il traino i punti a sinistra e a destra del gommone.
Con questo sistema il gommone è stabile e sicuro dietro all'imbarcazione rimorchiatrice; inoltre esso contribuisce a evitare che il LodeStar subisca danni.

Fissare le cime di traino come nel seguente schema:



Fissare una sagola tra gli anelli di traino, in modo da formare una briglia. Fissare a questa briglia una cima da traino e trainare l'imbarcazione a velocità moderata.

3.11.2.2 Traino di un RIB

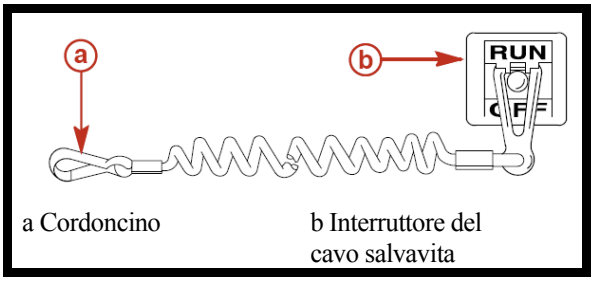


4. Consigli per il funzionamento sicuro

4.0 Importanti informazioni di sicurezza.

☝ Leggere il testo seguente:

Interruttore del cavo salvavita.
La funzione dell'interruttore del cavo salvavita è di spegnere il motore quando il timoniere si allontana dalla sua postazione (come ad esempio in caso di eiezione accidentale dal sedile).
I fuoribordo dotati di impugnatura della barra e alcune unità con telecomando sono equipaggiate con l'interruttore del cavo salvavita. L'interruttore del cavo salvavita può essere installato come accessorio, di solito sul cruscotto o di fianco alla postazione del timoniere.
Il cavo salvavita ha generalmente una lunghezza compresa tra 122 e 152 cm (4-5 ft.) quando è completamente esteso ed è dotato di connettori ad entrambe le estremità per poterlo collegare all'interruttore e al timoniere. Il cavo salvavita è avvolto a spirale in modo da avere lunghezza ridotta ed evitare che si impigli in oggetti adiacenti. L'avvolgimento a spirale consente al cavo di allungarsi senza attivarsi se il timoniere si sposta senza allontanarsi troppo dalla sua postazione abituale. Per accorciarlo, il timoniere può attorcigliarne una parte intorno al polso o alla gamba, oppure può praticare un nodo.



a Cordoncino

b Interruttore del cavo salvavita

☝ La funzione dell'interruttore del cavo salvavita è di bloccare il motore quando il timoniere si sposta in modo sufficiente da attivare l'interruttore. Ciò può accadere se il timoniere cade accidentalmente fuoribordo o se si sposta sull'imbarcazione allontanandosi eccessivamente dalla propria postazione. Le cadute fuoribordo e le espulsioni accidentali sono più probabili su alcuni tipi di imbarcazione, come quelle con fiancate basse gonfiabili, le imbarcazioni speciali da pesca, le imbarcazioni per alte prestazioni e le imbarcazioni da pesca leggere azionate tramite barra manuale. Le cadute fuoribordo e le espulsioni accidentali possono verificarsi anche per negligenza del timoniere. Evitare di sedersi sullo schienale del sedile o sulla frisata a velocità di planata, non restare in piedi a velocità di planata, non sedersi sul ponte rialzato delle imbarcazioni da pesca, non procedere a velocità di planata in acque poco profonde o in presenza di ostacoli, non rilasciare la presa del timone o della barra durante la virata in una direzione, non fare uso di alcool o di sostanze stupefacenti, e non cimentarsi in manovre rischiose ad alta velocità.

Se l'interruttore del cavo salvavita viene attivato, il motore si spegne immediatamente, ma l'imbarcazione continua a navigare per un certo tratto a seconda della velocità e dell'angolazione alla quale procedeva al momento dell'attivazione dell'interruttore. L'imbarcazione non sarà comunque in grado di compiere una rotazione completa. Mentre procede a motore spento, l'imbarcazione può causare infortuni gravi a chiunque si trovi lungo la sua rotta.

Si raccomanda pertanto di impartire istruzioni ad altri passeggeri in merito alle corrette procedure di avviamento e alle manovre dell'imbarcazione in modo che siano in grado di azionare il motore qualora insorgano situazioni di emergenza (ad esempio in caso di eiezione accidentale del timoniere).

⚠ avvertenza

Nel caso in cui il timoniere cada fuoribordo, il rischio di infortuni gravi o mortali causati dalla collisione con l'imbarcazione possono essere sensibilmente ridotti grazie all'arresto immediato del motore. Collegare sempre nel modo corretto entrambe le estremità del cavo salvavita all'interruttore di arresto e al timoniere.

☝ L'interruttore potrebbe venire attivato accidentalmente o involontariamente durante il normale funzionamento dell'imbarcazione. Ciò potrebbe causare una o più delle seguenti condizioni potenzialmente pericolose:

- I passeggeri potrebbero essere catapultati in avanti a causa di un improvviso arresto; ciò sarebbe particolarmente pericoloso per coloro che si trovino nella zona di prua in quanto potrebbero essere eiettati fuori bordo e venire colpiti dalla scatola ingranaggi o dall'elica.
- Perdita di potenza o di controllo della direzione in condizioni di mare mosso o di forti correnti o venti.
- Perdita di controllo durante le operazioni di ormeggio.

⚠ avvertenza

Pericolo di infortuni gravi o mortali causati dall'improvvisa forza di decelerazione a seguito dell'attivazione accidentale o involontaria dell'interruttore di arresto. Il timoniere dell'imbarcazione non deve mai lasciare la propria postazione senza prima scollegare il cavo salvavita

4.1 Lista di controllo prima della messa in funzione

- Controllare la pressione di gonfiaggio delle camere d'aria.
- Togliere il tappo dallo scarico autosvuotante.
- Rimuovere qualsiasi oggetto che ostruisca lo scarico autosvuotante.
- Controllare che il motore fuoribordo sia saldamente fissato allo specchio di poppa.
- Verificare la quantità di combustibile nel serbatoio e fare una stima dell'autonomia.
- Verificare che l'interruttore del cavo salvavita del motore fuoribordo funzioni correttamente.
- Evitare di sovraccaricare l'imbarcazione. Non superare il numero massimo di passeggeri o la capacità di carico. Controllare la targhetta indicante la capacità dell'imbarcazione.
- Accertarsi che vi sia un mezzo salvagente e di galleggiamento personale omologati, di taglia adeguata per ciascun passeggero e che sia facilmente accessibile.
- Verificare che vi siano le pagaie nell'imbarcazione nell'ipotesi di un guasto al motore.
- Il timoniere deve conoscere tutte le procedure di funzionamento, di navigazione e di sicurezza.
- Sull'imbarcazione è disponibile un salvagente o un cuscinetto galleggiante da lanciare in caso di persona in acqua.
- Disporre i passeggeri e il carico sull'imbarcazione in modo che il peso sia distribuito in modo uniforme e che ognuno occupi un sedile o sia sdraiato sul fondo dell'imbarcazione.
- Fornire istruzioni di base ad almeno un'altra persona a bordo in merito alla manovra dell'imbarcazione e all'avviamento e al funzionamento del fuoribordo, qualora debba sostituire il timoniere in caso di emergenza.
- Prima di partire, informare un conoscente a proposito della destinazione e della data/ora prevista per il ritorno.
- Non assumere bevande alcooliche o sostanze stupefacenti. È illegale manovrare l'imbarcazione sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti.
- Il timoniere conosce le caratteristiche dell'area in cui si intende navigare (maree, correnti, banchi di sabbia, scogli e altri pericoli).

4.2 Stabilità e spinta di galleggiamento

4.2.1 Posizione delle persone e dei bagagli

Per maggiore sicurezza è consigliabile far sedere, per quanto possibile, i passeggeri nella parte centrale del gommone. La posizione delle persone influisce direttamente sulla stabilità dell'imbarcazione. È possibile sedere sulle fiancate del gommone, purché ci sia qualcuno seduto sul lato opposto.

4.2.2 Navigazione a remi

La posizione dei remi sul LodeStar assicura il massimo comfort al vogatore. Utilizzare la panca in dotazione per utilizzare i remi in modo ottimale.

4.2.3 Navigazione a motore

Il fondo del LodeStar è sagomato a "V" (fatta eccezione per il modello Quickroller). Ciò assicura migliori caratteristiche nautiche, specie quando si utilizza un motore fuoribordo.
È possibile far planare il LodeStar.

⚠ avvertenza

Quando si procede ad alta velocità, o durante le planate, evitare di fare brusche virate e l'impatto con onde alte, per non mettere a repentaglio l'incolumità dei passeggeri.
Accertarsi che tutti i passeggeri impugnino le cime di sicurezza.
Per un maggiore comfort e sicurezza, ridurre la velocità sulle onde.
I bambini devono stare seduti all'**INTERNO** dell'imbarcazione.
Indossare sempre il giubbotto di salvataggio!

☝ Salto di onde e scie:

Guidare un'imbarcazione da diporto in presenza di onde e scie è considerata pratica normale. Tuttavia, quando questo tipo di attività viene svolta a velocità tale da causare il sollevamento parziale o totale dello scafo fuori dall'acqua, esistono determinati rischi, in particolare nel momento in cui l'imbarcazione rientra a contatto con l'acqua.

⚠ avvertenza

Un salto dell'imbarcazione provocato dall'impatto con un'onda o una scia può causare infortuni gravi o mortali. Evitare per quanto possibile di saltare su onde o scie. Avvertire tutti i passeggeri che in caso di salto di un'onda o di una scia, è necessario abbassarsi e afferrare saldamente una maniglia sull'imbarcazione.

☝ Il rischio principale è la possibilità che durante il salto l'imbarcazione cambi direzione. In tal caso, l'ammaraggio potrebbe causare una virata repentina in una nuova direzione. A seguito di un tale cambiamento improvviso di direzione, gli occupanti potrebbero essere scaraventati dalle loro postazioni o fuori bordo.

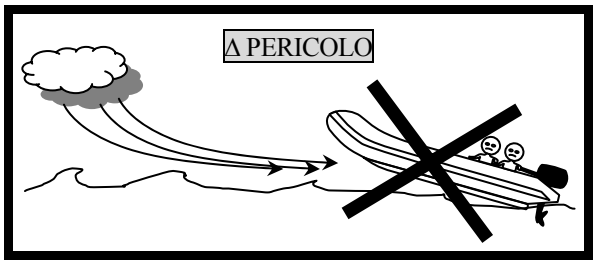
☝ Esiste anche un altro rischio, meno comune, connesso con il salto di onde o scie: se mentre l'imbarcazione è in aria la prua si inclina eccessivamente verso il basso, al contatto con l'acqua potrebbe immergersi temporaneamente. In tal caso, l'imbarcazione si arresta quasi istantaneamente sbalzando gli occupanti in avanti.
È inoltre possibile che l'imbarcazione effettui una virata repentina su di un lato.

☝ Quando si accelera, la prua può sollevarsi, limitando temporaneamente la visibilità del timoniere. Quando la velocità del gommone aumenta, esso riprende la posizione originaria in piano.

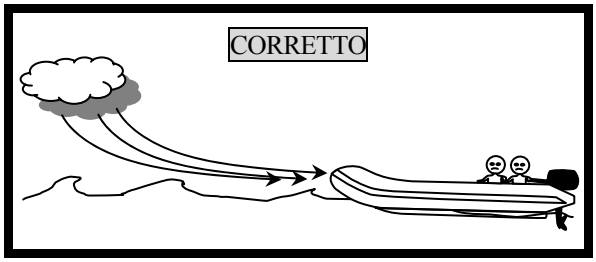
- Se si naviga controvento, il sollevamento della prua può causare l'impennamento del gommone, a sua volta determinato dal vento.

☝ **NAVIGAZIONE IN SOLITARIO.** Quando si naviga a motore senza passeggeri, NON SEDERSI sui tubolari o sul sedile; portare il peso in più possibile in avanti e al centro.

☝ Evitare di appesantire eccessivamente lo specchio di poppa.
Evitare FORTI ACCELERAZIONI, per impedire che il gommone si impenni e si capovolga.



☝ Condizioni estreme di vento e onde possono costituire un pericolo notevole per il gommone. Si può essere facilmente sbalzati fuori bordo se il carico non è distribuito bene a prua del gommone e si sta navigando controvento e contro la marea. In particolare, occorre guidare i modelli TriMAX con cautela quando si naviga controvento e in presenza di onde.



☝ La distribuzione dei carichi e dei pesi tiene la prua abbassata, garantendone la stabilità.

☝ La piastra anticavitazione situata sul motore deve trovarsi 20 mm circa sotto la parte inferiore dello specchio di poppa.

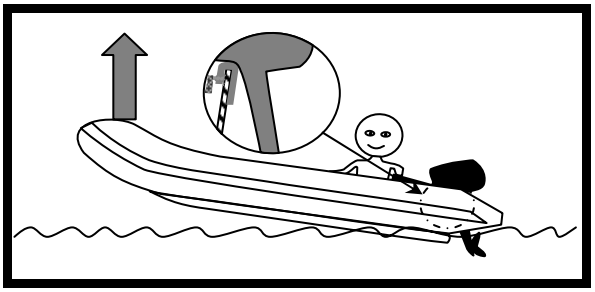
- Se il motore fuoribordo è troppo alto sullo specchio di poppa, vi sarà una notevole cavitazione (bolle e perdite per scorrimento attorno all'elica).
- Se il motore fuoribordo è troppo basso sullo specchio di poppa, si crea una forte resistenza all'avanzamento e si fa entrare acqua nel gommone.

In entrambi i casi il risultato è una perdita di velocità. Tentare pertanto a individuare la posizione ideale prima di fissare definitivamente il motore allo specchio di poppa (consultare in proposito il fornitore del motore).

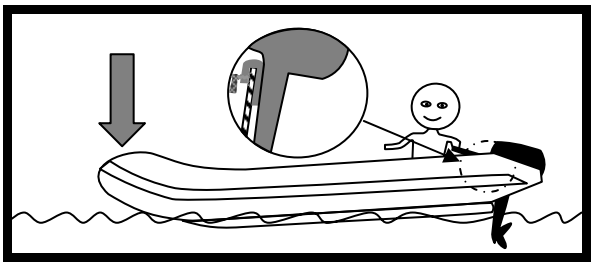
☝ A ogni velocità è consigliabile tenere il gommone in piano. Impedire che la prua si SOLLEVI o che S'IMMERGA nell'acqua.

- Distribuire i pesi delle persone sul gommone per tenerlo in piano.
- Regolare l'angolazione del motore (vedere più avanti).

☝ **RICORDARE:**



- Se il motore fuoribordo è eccessivamente distante dallo specchio di poppa, la prua tenderà a sollevarsi. Tale condizione, oltre a essere molto pericolosa, comporta una minore efficienza.



- Se viceversa il motore fuoribordo è troppo vicino allo specchio di poppa, la prua tenderà a immergersi nell'acqua, con conseguente perdita di velocità e/o fenomeni di cavitazione.

☝ 1. Le viti di fissaggio del motore devono essere controllate periodicamente, poiché, se si allentano, possono causare un funzionamento irregolare del motore o addirittura la perdita del motore durante la navigazione.
2. Prima di utilizzare il motore, rivedere attentamente il manuale di funzionamento.
3. A bordo, i carichi devono essere sempre controllati per evitare sfregamenti ed eventuali perforazioni dell'involucro del gommone.

☝ **Virate**

Prima di compiere una brusca virata, ridurre la velocità del gommone. Il gommone si inclinerà notevolmente verso l'interno della curva.

4.3 Rischi

☝ **Pericoli in acqua**

1. Evitare o procedere con cautela in presenza di relitti, barriere coralline, scogli, dune di sabbia.
2. Quando si naviga in acque sconosciute, chiedere informazioni sui pericoli dei fondali locali prima di usare l'imbarcazione.
3. FARE ATTENZIONE AI VENTI E ALLE CORRENTI AL LARGO.

☝ **Avaria delle camere d'aria**

Il LodeStar è dotato di più di una camera d'aria. Perciò, anche nel caso che una delle camere d'aria perda a causa di una foratura, l'imbarcazione conserverà comunque almeno il 50 % della capacità di galleggiamento. Spostare i pesi sul lato opposto. Cercare di provvedere subito alla riparazione (legando o rappezzando la camera in avaria) e dirigersi immediatamente verso riva o l'imbarcazione di appoggio, se più vicina.
Tuttavia occorre prestare attenzione alle acque poco profonde o alle barriere coralline, perché possono graffiare o danneggiare ulteriormente il gommone.

☝ **Istruzioni per tirare in secco il gommone**

Si raccomanda di NON usare il motore sulla spiaggia, né di trascinare il gommone su scogli, sabbia, sassi o pavimentazione poiché si rovinerebbe l'involucro.

☝ **Gru**

Se il gommone viene sospeso a una gru, rimuovere il tappo di scarico per evitare l'accumulo di acqua all'interno del gommone stesso.

☝ **Tappo di scarico (modelli RIB)**

I modelli RIB sono dotati di un tappo di scarico della cavità della carena e di un tappo di scarico della coperta. Devono essere installati entrambi quando si mette in mare il gommone. Il tappo della cavità della carena deve essere tolto periodicamente per eliminare l'acqua che si condensa all'interno dello scafo stesso. Il tappo di scarico della coperta deve essere tolto solo quando il gommone procede in avanti, o quando viene sospeso fuori dall'acqua con una gru, o quando il gommone viene tenuto su una rastrelliera ed esposto alla pioggia e all'acqua.

☝ **Luce del sole**

Evitare di esporre a lungo l'imbarcazione ai raggi del sole. L'aumento della pressione dell'aria all'interno dei tubolari può causare danni all'imbarcazione.
L'esposizione prolungata a un'intensa radiazione solare (raggi ultravioletti) può accelerare l'invecchiamento dei materiali.
Se il gommone deve rimanere fuori dall'acqua per molto tempo, coprirlo per evitare l'esposizione ai raggi diretti del sole.

☝ **Fumo**

Evitare di fumare, specie durante il rifornimento di carburante.

☝ Appoggiare il serbatoio portatile su una base ammortizzante e fissarlo bene al gommone mediante una cinghia, per evitare che sbatta e possa rompersi durante la navigazione.
- Durante il rifornimento, osservare sempre le seguenti norme:
- Se possibile, rimuovere i serbatoi portatili dall'imbarcazione per effettuare il rifornimento.
- Rabboccare i serbatoi all'aperto, lontano da fonti di calore, scintille o fiamme.
- Non riempire i serbatoi fino all'orlo. L'aumento della temperatura determina un aumento di volume del combustibile, con conseguente traboccamento del combustibile stesso o rottura del serbatoio.

☝ **Uso ad altitudini elevate**

La pressione di gonfiaggio normale è di 330 mbar. Se il gommone viene gonfiato a livello del mare (bassa altitudine) e poi trasportato ad altitudini elevate (ad esempio per essere usato su un lago di montagna), occorre ridurre la pressione per prevenire il sovragonfiaggio.

☝ **Nuotatori**

⚠ pericolo

Arrestare l'elica del motore fuoribordo quando vi sono persone che nuotano nei pressi del gommone. L'elica può essere estremamente pericolosa per le persone o gli oggetti in acqua.

Arrestare immediatamente il motore fuoribordo se si avvistano persone che nuotano vicino alla propria imbarcazione.

5. Manutenzione

5.0 Manutenzione generale

Detersivi.
I prodotti di pulizia per uso domestico devono essere usati con moderazione e non devono essere scaricati in acqua. Non miscelare mai detersivi diversi e, se usati in locali chiusi, assicurarsi che vi sia una buona ventilazione. NON usare detersivi, solventi o prodotti a base di fosfati, cloro, solventi, prodotti a base di petrolio o non biodegradabili. I detersivi a base di limone sono particolarmente indicati per la pulizia dell'attrezzatura marina e non sono nocivi per le persone e per l'ambiente. La pulizia del LodeStar viene effettuata idealmente con semplice acqua pulita e sapone normale.

Vernici.
Se l'imbarcazione viene tenuta in acque con elevata crescita di vegetazione marina, si consiglia di usare una vernice antivegetativa. Le vernici devono essere conformi alle normative ambientali in vigore. Per ulteriori informazioni, contattare le autorità marittime locali.

☝

IMPORTANTE: NON UTILIZZARE cere o detersivi contenenti alcool o idrocarburi sul tessuto del gommone. Tali prodotti si asciugano troppo in fretta o danneggiano il tessuto del gommone.

5.1 Riparazioni

⚠ avvertenza

Tenere presenti i rischi di lesioni gravi o mortali derivanti da incendi, esplosioni o avvelenamenti. Le colle e i solventi utilizzati per riparare gommoni sono tossici e altamente infiammabili. Per motivi di sicurezza, lavorare sempre all'aperto o in un'area ben ventilata, lontano da fiamme libere, scintille, o apparecchi dotati di lampade spia. L'inalazione dei vapori o il contatto con la pelle può essere nociva per la salute. Per evitare di inalare i vapori e farli entrare in contatto con la pelle e gli occhi, indossare una maschera con filtro in carbonio attivo e opportuni accessori protettivi su tutte le zone esposte del corpo.

5.1.1 Piccole riparazioni

Se il proprio LodeStar è danneggiato, è senz'altro consigliabile portarlo a riparare dal proprio concessionario.
Se il danno è costituito da una piccola foratura, si può utilizzare il materiale accluso al kit di riparazione.
Se la zona danneggiata è relativamente ampia, o se la pezza verrebbe a sovrapporsi a una cucitura, la riparazione deve essere eseguita da un professionista presso un centro di riparazione gommoni. Chiedere al concessionario LodeStar locale l'indirizzo del centro di riparazione gommoni più vicino.
Per ottenere risultati ottimali quando si incolla, l'umidità relativa deve essere inferiore al 60%, la temperatura dell'aria ambiente deve essere compresa fra 18 °C e 25 °C (65 °F e 77 °F)e la parte riparata non deve essere esposta direttamente ai raggi del sole.

In generale, procedere nel seguente modo:

- Ritagliare una pezza sufficientemente larga da coprire la zona danneggiata per 30 mm da tutti i lati.
- Centrare la pezza sulla zona danneggiata e disegnare con una matita il profilo della pezza.
- Se il tessuto del gommone è **Hypalon** occorre carteggiare con carta abrasiva la zona danneggiata sul gommone e il lato di contatto della pezza.
- (La carteggiatura serve a eliminare la sporcizia dalla superficie attorno al punto di uscita dell'aria e dalla pezza. Si carteggia uniformemente con carta abrasiva, ma non così in profondità da mettere a nudo la trama del tessuto.)
- Pulire con un solvente la zona attorno alla foratura e la pezza.
- Applicare due strati sottili di adesivo con un pennello di setole, con movimento circolare, sia sulla parte della pezza destinata a venire a contatto con il tessuto che sulla zona del gommone danneggiata. Far asciugare completamente questa prima mano (occorrono circa 15 minuti) prima di applicare la seconda. Il secondo strato deve asciugarsi fino a diventare appiccicaticcio. Ora applicare la pezza sulla zona così preparata e comprimere con forza. Premendo con un oggetto liscio (ad esempio la parte convessa di un cucchiaio), espellere eventuali bolle d'aria intrappolate sotto la pezza, partendo dal centro della pezza e procedendo verso l'esterno.
- Lasciare passare 24 ore prima di gonfiare nuovamente il gommone.

5.1.2 Riparazione di una foratura sull'air deck

Materiali da preparare: Soluzione di acqua e sapone, pennello, spillo e punteruolo (entrambi a punta smussata), tessuto PVC(di spessore 0,45 mm o 0,7 mm), colla, metiletilchetone (MEK; per la pulizia), panno di cotone (straccetto).

5.1.2.1 Perdita d'aria attraverso foro minuscolo

Spennellare l'acqua saponata sulla zona sospetta e osservare l'eventuale formazione di bollicine. Sgonfiare l'air deck riducendo la pressione del 30%-40% per procedere alla riparazione.

1.a. **Foro estremamente piccolo** - Immergere la punta dello spillo o del punteruolo nella colla, "punzecchiare" il forellino 3 o 4 volte per riempirlo completamente di colla umida e aspettare una quindicina di minuti che la colla si asciughi. Sgonfiare l'air deck.

1.b. **Foro o fori relativamente più grandi** - Ritagliare una pezza rotonda dal tessuto in PVC, di taglia adeguata per la copertura del foro.

1.c. Pulire con il MEK la parte sottostante della pezza e la superficie circostante il foro, quindi spennellare la colla uniformemente su entrambe le superfici (prima mano di colla). Lasciare passare 15-20 minuti.

1.d. Applicare nuovamente la colla su entrambe le superfici e attendere altri 15-20 minuti (seconda mano di colla).

Applicare la pezza e premere delicatamente sul foro sull'air deck. Comprimere ora la pezza con forza mediante un rullo di pressione, o sfregarla con un oggetto metallico non acuminato, fino a quando la pezza non aderisce perfettamente.

1.e. L'air deck così riparato deve ora essere lasciato almeno 24 ore a una pressione d'aria pari all'80% del valore raccomandato.

5.1.2.2 Perdita d'aria da lato giuntura dell'air deck

2.a. Spennellare con l'acqua saponata la zona lungo la giuntura per individuare il punto di fuoriuscita dell'aria. Immergere la punta di un punteruolo non acuminato nella colla e "punzecchiare" il punto con il punteruolo, allargando il foro. Sgonfiare completamente l'air deck.

2.b. Pulire il foro (B) con MEK o toluene con un cotton fioc e inserire la colla all'interno della scanalatura

2.c. Dopo 15-20 minuti, applicare nuovamente la colla al foro e lasciare passare 24 ore.

2.d. Se il punto di fuoriuscita dell'aria è troppo piccolo per seguire le procedure di cui al paragrafo 2.a, o se non si ha a disposizione un punteruolo con la punta smussata, preparare una pezza rettangolare di opportune dimensioni e rattoppare il punto di fuoriuscita attenendosi alle procedure 1.c e 1.d.

5.1.3 Perdita d'aria nel tubolare dovuta a taglio

A. Perdita d'aria provocata da taglio ad angolo (forma a "L")

- Verificare se le dimensioni del taglio sono tali da consentire di lavorare con le dita all'interno del taglio con un pennellino. Se il taglio non è sufficientemente grande da consentire l'inserimento delle dita, estenderlo con l'aiuto di un coltellino in modo da poterci lavorare con le dita. Preparare una pezza in PVC rinforzato, spessa 0,45 mm, di dimensioni opportune, ossia abbastanza grande da coprire l'intera zona del taglio.

3.a. Pulire con il MEK un lato della pezza e l'interno della zona da rattoppare. Applicare quindi con un pennellino la colla a entrambi i lati appena puliti.

3.b. Lasciare passare 15-20 minuti. e accertarsi che il primo strato di colla si sia asciugato. Applicare un secondo strato di colla sulle stesse superfici quindi lasciare passare altri 15-20 minuti fino a quando non si sono asciugate.

3.c. Inserire la pezza, posizionandola opportunamente sotto la zona del taglio. Premere delicatamente sul lato superiore corrispondente e, quando è nella posizione corretta, premere con forza con un utensile adatto per ottenere una perfetta adesione.

3.d. Gonfiare la camera d'aria a una pressione pari al 70-80% del valore raccomandato e applicare l'acqua saponata alla zona sigillata per rilevare eventuali fughe d'aria.

3.e. Se l'esito della ricerca è negativo, asciugare rimuovendo completamente l'acqua saponata. Si passa ora all'applicazione di una pezza all'esterno del taglio. Preparare una pezza delle stesse dimensioni in PVC rinforzato di spessore 0,9 mm (incluso nel kit di riparazione) e seguire le stesse procedure dei paragrafi 1.c e 1.d.

⚠ avvertenza

La camera d'aria così riparata deve ora essere lasciata almeno 24 ore a una pressione d'aria pari all'80% del valore raccomandato. Un gonfiaggio completo o l'uso prematuro del gommone può causare la mancata adesione delle pezze.

B. Perdita d'aria causata da taglio diritto o piccolo foro

- Verificare se le dimensioni del taglio o del foro sono tali da consentire di lavorare con le dita all'interno con un pennellino attraverso lo squarcio. Se lo squarcio non consente l'inserimento delle dita, estendere il taglio con l'aiuto di un coltellino, in modo da poterci lavorare con le dita. Preparare quindi un nastro di materiale PVC rinforzato, spesso 0,45 mm, di lunghezza lievemente superiore al taglio e larghezza pari a circa 20-30 mm, tale da poter coprire completamente la zona del taglio.
- Seguire le stesse procedure descritte ai paragrafi da 3.a as 3.e. Gonfiare la camera a una pressione inferiore all'80% del valore raccomandato e tenerla in un luogo asciutto per 24 ore.

In caso di problemi, chiedere consiglio al concessionario locale.

5.2 Rimessaggio invernale

☝

IMPORTANTE: per impedire che la vegetazione marina e l'acqua inquinata scoloriscano la carena o i tubolari gonfiabili, NON tenere l'imbarcazione in acqua per lunghi periodi di tempo.

1. Dopo l'uso, il gommone e tutti i suoi componenti devono essere lavati con un sapone delicato e risciacquati con acqua pulita. Asciugare ogni pezzo prima di riporlo Ciò aiuterà a prevenire la formazione di muffe.
2. Le parti in legno devono essere ispezionate per verificare che la finitura non presenti danni o segni di deterioramento. I graffi o le abrasioni superficiali devono essere ripassati con una cera per imbarcazioni.
3. Affinché il gommone abbia un aspetto sempre nuovo, custodirlo sempre in luoghi asciutti ed evitare l'esposizione diretta al sole.
4. È disponibile una copertura accessoria per proteggere il gommone durante il rimessaggio.

5. In caso di rimessaggio per un periodo di tempo relativamente lungo, non tenere il gommone nella sua confezione originale (o nel sacco).
Il gommone risulta troppo stretto nella confezione, per cui prende delle pieghe molto nette.
Arrotolare o piegare delicatamente il gommone e conservarlo in un luogo asciutto.

Per evitare di danneggiare il gommone durante il rimessaggio, non appoggiarvi oggetti pesanti.

6. Dati ambientali

6.1 Scarico sostanze inquinanti

Impedire che sostanze inquinanti raggiungano lo specchio d'acqua intorno al gommone. Praticare sport acquatici significa anche essere sensibili alla tutela dell'ambiente.

6.2 Scarico e smaltimento rifiuti

Il termine rifiuti comprende spazzatura, plastica, materiali riciclabile, cibo, legno, detersivi, liquami e, in alcuni casi, persino alcune parti del pesce – in breve, quasi tutto. Si consiglia di portare a riva tutto ciò che si era portato al largo e di smaltire i rifiuti in modo adeguato una volta a riva.
Se si dispone di un dispositivo igienico marino (toilette marina), usare un'apposita stazione di pompaggio disponibile alla marina.
In molte aree lo scarico di liquame fuoribordo è proibito.

6.3 Velocità consigliate

Quando si procede a velocità sostenuta, fare attenzione perché ciò può:

- essere pericoloso per sé stessi o chiunque o qualsiasi oggetto che si trovi in acqua davanti al gommone.
- creare dietro l'imbarcazione un moto ondoso considerevole, che danneggia il fronte del porto.
- causare rumori inutili, infastidendo gli altri praticanti di sport acquatici.

6.4 Rumore eccessivo

- Il termine rumore si riferisce al rumore causato dal motore o a grida e urla. In molte regioni sono stati stabiliti dei limiti di rumore. Usare lo scarico passante per lo specchio di poppa solo quando ci si trova lontani dal litorale. La musica e le conversazioni ad alta voce possono viaggiare per lunghe distanze sull'acqua, soprattutto durante le ore notturne.

6.5 Emissioni di scarico

- L'aumento delle emissioni di scarico (idrocarburi) contribuisce all'inquinamento dell'acqua e dell'aria. Mantenere il motore a punto e la carena pulita per ottenere le migliori prestazioni. Per ulteriori informazioni, fare riferimento al manuale del motore e consultare il concessionario.

7. Garanzia

GARANZIA LIMITATA

(Solo Europa, Africa, Medioriente, Confederazione degli Stati Indipendenti)

I. Si garantisce ogni gommone LodeStar di nuova produzione e i relativi accessori (nel seguito: il "Prodotto") come esenti da difetti di materiale e lavorazione, esclusivamente a condizione che la vendita sia avvenuta in una nazione in cui ne è stata autorizzata la distribuzione.

II. La Garanzia diventerà efficace solo al ricevimento del tagliando di garanzia debitamente compilato o alla conferma di registrazione digitale, che consentirà di identificare il prodotto così registrato mediante il numero di serie. Questa garanzia rimarrà in vigore secondo le modalità illustrate più avanti.

A. Il tessuto della carena è coperto da una garanzia di 5 anni contro screpolature, porosità e marciumi.

B. La carena in vetroresina è coperta da una garanzia di 2 anni.

C. Le giunture della carena sono garantite dalla delaminazione con una garanzia limitata di 5 anni.

NOTA: il tessuto viene considerato delaminato se il rivestimento esterno si separa dalla base del tessuto o se le giunture si allentano al punto da perdere la propria forza strutturale. Se la delaminazione si verifica solo su una giuntura e non sull'intero gommone, la giuntura sarà riparata in garanzia.

D. Tutti gli altri pezzi del gommone - incluse, a titolo esemplificativo e non esaustivo, serrature, maniglie per il sollevamento, pompe a pedale, supporto dello specchio di poppa della sacca, specchio di poppa, anelli a "D", trincarini, giunti ad "H", pagliolati - sono coperte da una garanzia limitata di 2 anni.

III. Poiché questa garanzia si applica solo ai difetti di materiale e lavorazione, essa non copre la normale usura, o i danni provocati da:

A. Negligenza, mancanza di interventi di assistenza, incidenti, funzionamento anomalo, installazione o manutenzione inadeguati;

B. Utilizzo di un accessorio o un componente non costruito o venduto da noi;

Preparazione o partecipazione a una gara o altre competizioni;

D. Alterazione o eliminazione di parti.

IV. Questa garanzia non copre costi o spese incidentali o consequenziali quali: spese di alaggio, varo, traino, trasporto e rimessaggio; canoni telefonici o di locazione di qualsiasi tipo, incomodo, o perdita di tempo o di ricavi; o altri danni consequenziali.

V. Il cliente dovrà consentire ragionevolmente l'accesso al prodotto per il servizio di garanzia lasciando ispezionare il prodotto a un concessionario Marine Power autorizzato per l'assistenza sul prodotto dell'acquirente. Qualora l'acquirente non sia in grado di consegnare il prodotto ad un concessionario autorizzato, può notificare ciò per iscritto al produttore. Sarà quindi responsabilità della stessa programmare l'ispezione e la riparazione del prodotto, a condizione che tale servizio sia coperto dalla garanzia. Saranno a carico dell'acquirente le spese di trasporto connesse e/o qualsiasi altra spesa eventuale connessa con il servizio. Qualsiasi prodotto o componente spedito dall'acquirente per essere ispezionato o riparato deve essere inviato con spese di trasporto prepagate. Garanzia il tagliando di garanzia è l'unico documento di identificazione valido e pertanto deve essere esibito al momento dell'effettuazione dell'intervento coperto da garanzia. Qualora il tagliando di garanzia non venga presentato come richiesto, i reclami coperti da garanzia non verranno accettati.

VI. Conformemente a quanto stipulato nella presente garanzia, gli obblighi del produttore si limitano alla riparazione del componente difettoso o, a discrezione del produttore, al rimborso del prezzo di acquisto o alla sostituzione di tale componente o tali componenti, secondo quanto sarà ritenuto necessario per porre rimedio ad ogni malfunzionamento dovuto a difetti di materiale o di manodopera coperti dalla garanzia. Ci riserviamo inoltre il diritto di migliorare il design di qualsiasi prodotto senza assumerci alcun obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

VII. La presente garanzia conferisce diritti legali specifici. L'acquirente potrebbe avere inoltre altri diritti legali, che variano da un Paese all'altro.